

Rok 1912.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 23. sierpnia 1912.

Tresć: (Nr 171—176.) 171. Ustawa, dotycząca pozbycia przedmiotów, należących do nieruchomości państwa. — 172. Rozporządzenie, dotyczące zmiany szczególnych postanowień, wydanych rozporządzeniem ministerialnym z dnia 1. czerwca 1894, dla przystani publicznych w Hard, Fussach i Lochau. — 173. Ustawa, dotycząca używania częściowych zapisów długu (krajowych kolejowych zapisów długu) zaciągnąć się mającej przez kraj Śląsk krajowej pożyczki kolejowej II. emisji w kwocie 939.000 K do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, pupilarnych i tym podobnych. — 174. Ustawa, dotycząca używania częściowych zapisów długu czwartej pożyczki funduszu melioracyjnego królestwa Dalmaicy w kwocie 1,500.000 K do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, pupilarnych i tym podobnych. — 175. Rozporządzenie, dotyczące zmiany, względnie uzupełnienia niektórych postanowień objaśnień do taryfy celnej. — 176. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Placu targowego w Ebelsbergu do Św. Floryana.

171.

Ustawa z dnia 30. lipca 1912, dotycząca pozbycia przedmiotów, należących do nieruchomej własności państwa.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważniam Mego Ministra skarbu, aby pozbył, względnie odstąpił w drodze zamiany następujące przedmioty, należące do nieruchomości państwa, których wartość szacunkowa w każdym poszczególnym przypadku przenosi kwotę 50.000 K:

1. Położone w gminie katastralnej Breitensee place budowlane, stanowiące parcele Nr. 297/14, 297/15, 297/16 i 297/17;

2. położone w gminie katastralnej Breitensee bloki budowlane E i F;

3. realność Zakładu budowniczego inżynierii w Kotorze;

4. skład na mundury Nr. 4 w Kaiser-Ebersdorffie;

5. parcele budowlane Nr. 853/3 i 853/4, w gminie katastralnej Dejwicach i parcelę budowlaną Nr. 217/2, w gminie katastralnej Bubenz;

6. realność koszar Anny i koszar klasztornych w Jarosławiu;

7. Bastyon III. i parcelę Nr. 1215/1 w Krakowie;

8. realności dolnego cekhauzu i górnego cekhauzu artyleryi we Lwowie;

9. realność dawnych koszar konnicy (Stallhof) w Celowcu;

10. budynek głównej strażnicy wojskowej wraz z należącą do niego częścią placu Św. Ducha we Lwowie;

11. realność w III. dzielnicy Wiednia przy linie Bahngasse 11. i przy Beatrixgasse 17., objętą wykazem hipotecznym l. 65.;

12. część realności w I. dzielnicy Wiednia, Johannesgasse, objętej wykazem hipotecznym l. 527.;

13. realność w II. dzielnicy Wiednia, Am Tabor Nr. 2, objętą wykazem hipotecznym l. 2037.;

14. realność w Gracu, Burggasse, Nr. kat. 13, objętą wykazem hipotecznym l. 106.;

15. realność w Bernie, Am Krautmarkt 9., objętą wykazem hipotecznym l. 256.;

16. realność w Bernie, Fröhlichergasse i Rudolfsallee, objętą wykazem hipotecznym l. 150.;

17. realność w Pradze Nr. kat. 791/II, na placu Wacława;

18. grunta w Tryeście, l. w. 37 w Grettstadt i l. w. 372 w Scorcoli;

19. realność w Litomierzycach Nr. kat. 254.;

20. realność we Lwowie, objętą wykazem hipotecznym l. 96.;

21. parcele skarbowe Nr. 2616, 2617, 2618, 2619, 2620 i części parcelli 2621 gminy katastralnej Czerniowce;

22. części parcel skarbowych Nr. 104, 105 i 248, objętych wykazem hipotecznym l. 68 gminy katastralnej Podgórze;

23. tak zwane grunta Pozzanghera w Grado;

24. zatokę morską, znajdująca się obok warsztatów okrętowych św. Marka, należących do *Stabilimento tecnico Triestino*, jednak nie za cenę niższą, jak 50 K za metr kwadratowy;

25. realność zwiniętego zakładu karnego dla kobiet w Międzyrzeczu Wołoskiem;

26. skarbowe grunta, położone w gminie katastralnej Aschbach w Styrii;

27. grunt dawnej realności odlewarni w IV. wiedeńskiej dzielnicy miejskiej.

O ile tych przedmiotów skarbowych nie pozbędzie się w drodze zamiany, należy ceny kupna, uzyskane za wymienione pod pozycją 1 do 10 przedmioty, używane przez zarząd wojskowy, oddać do rozporządzenia tego ostatniego celem nabycia w zamian innych realności, zaś ceny kupna realności, wymienionych pod pozycją 11 do 27 traktować, jak dochody z pozbicia nieruchomości państwa.

Artykuł II.

Postanowienia ustawy z dnia 29. czerwca 1906, Dz. u. p. Nr. 131, winny być pod warunkami określonymi w tejże ustawie, zastosowane także do budynku (dawny budynek policyjny) w Bernie, przy Placu Dominikańskim Nr. 5.

Artykuł III.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Artykuł IV.

Wykonanie niniejszej ustawy poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Bad Ischl, dnia 30. lipca 1912.

Franciszek Józef wkr.

Stürgkh wkr.

Zaleski wkr.

172.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych, skarbu i kolei żelaznych z dnia 3. sierpnia 1912,

dotyczące zmiany szczególnych postanowień, wydanych rozporządzeniem ministerialnym z dnia 1. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 114, dla przystani publicznych w Hard, Fussach i Lochau.

Rozporządzenie ministerialne z dnia 1. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 114, którym wydano porządek portowy dla c. k. przystani jeziora bodeńskiego w Bregencji oraz postanowienia dla przystani publicznych w Hard, Fussach i Lochau, zmienia się w sposób następujący:

Artykuł I.

W miejsce postanowień, ogłoszonych w rozdziale „B” tego rozporządzenia, zamieszcza się następujące przepisy:

Postanowienia szczególne dla przystani publicznych w Hard, Lochau i Fussach.

Obszar portowy.

§ 32. Za obszar portowy przystani w Hard, Lochau i Fussach po myśli niniejszych postanowień należy uważać kładki do lądowania i groble, oraz znajdujące się na nich i na przyległym wybrzeżu jeziora, miejsca do przybijania do brzegu i miejsca na skład, tudzież przestrzeń jeziora przed groblami w takiej rozciągłości, jaka jest potrzebna dla swobodnego ruchu statków.

Obszar portowy przystani w Hard obejmuje w szczególności dawną groblę dla statków żaglowych, nową groblę dla parowców i kładkę do lądowania przy pile parowej łącznie ze znajdującymi się między temi groblami względnie kładką częściami jeziora i częściami, przytakującymi do tych grobli, port zimowy oraz wybrzeże aż do ujścia strumienia Lauteracherbach.

Obszar portowy przystani w Lochau obejmuje dawny port i nową przystań dla parowców koło Cesarskiego hotelu nadbrzeżnego.

Statkom nie wolno bez poprzedniego zezwolenia władz skarbowej poza obszarem portowym ani przybijać do lądu ani wypływać na jezioro.

Przestrzeganie porządku portowego.

§ 33. Przestrzeganie porządku portowego na obszarze przystani należy do c. k. komisarza portowego w Bregencji. Sprawowanie i nadzorowanie

slużby zewnętrznej poruczone jest funkcjonariuszowi c. k. straży skarbowej, który wobec tego urzęduwać ma jako dozorca portu. Rzeczywisty funkcjonariusz otrzymuje od c. k. komisarza portowego wszelkie polecenia, tyczące się służby portowej, za pośrednictwem swego przełożonego kierownika oddziału i tą samą drogą przesyła c. k. komisarzowi portowemu uwadomienia, tyczące się służby portowej.

Osoby, potrzebne przy ruchu parowców do przywiązywania tychże, podlegają we wszystkich sprawach, tyczących się służby portowej, c. k. komisarzowi portowemu.

Utrzymywanie zakładów portowych w dobrym stanie.

§ 34. C. k. komisarz portowy czuwa nad tem, aby zakłady portowe i ich urządzenia były utrzymywane w dobrym stanie. O dostrzeżonych wadliwościach informować należy c. k. Starostwo w Bregencji.

Oświetlanie i służba sygnałowa.

§ 35. Parowcom, które po nadaniem zmroku przybywają do Hard i Lochau, należy pokazać na przyczółku grobli dla parowców jasne, białe światło. Z nadaniem zmroku należy podczas ruchu parowców odpowiednio oświetlić groble dla parowców.

Podczas mgły należy parowcom, zawijającym do przystani, dać dzwonem względnie trąbą od mgły, określony w przepisach sygnałowych dla żeglugi na jeziorze bodeńskim sygnał od mgły. Ludzie przeznaczeni do przywiązywania statków, oświetlają groble dla parowców i dają sygnały w razie mgły.

Utrzymywanie swobody ruchu na groblach, miejscach do przybijania do brzegu itd.

§ 36. Ruchu osób i towarów, odbywającego się na groblach, nie wolno niczym tamować. W szczególności wzbronione jest tłoczenie się publiczności przy przybyciu i odjeździe parowców. Wolno wprawdzie wchodzić na groble, osoby jednak, które weszły na te groble, winny opuścić je przed przybyciem każdego parowca osobowego. Wszystkie osoby, pozostające na groblach, będzie się uważały ze stanowiska służby celnej za podróżnych przybyłych parowcem; muszą one poddać się rewizji celnej i ponieść bez oporu skutki tej rewizji.

Dla składania towarów na miejscach, przeznaczonych dla statków na skład oraz do przybijania do brzegu, potrzeba zezwolenia dozorca portu. Towary, złożone na tych miejscach, pozostają wprawdzie pod ogólnym nadzorem portowym, władz portowa jednak nie bierze za nie na siebie żadnej odpowiedzialności.

Palenie ognisk na obszarze przystani jest zakazane. Również nie wolno strzelać na obszarze portowym. Osoby pijane należy wydalać z obszaru portowego.

Miejsca, przeznaczone dla statków do przybijania do brzegu.

§ 37. Dla statków, przybywających na obszar portów w Hard i Lochau, przeznaczone są następujące miejsca do przybijania do brzegu:

1. Dla parowców przystanie dla parowców.

2. Dla statków ciężarowych motorowych i żaglowych, dla łodzi wioślarskich i żaglowych grobla dla statków żaglowych w Hard i dawny port w Lochau.

3. Dla holowanych łodzi ciężarowych, przeznaczonych do przewozu drzewa, lub dla statków żaglowych ewentualnie także kładka do lądowania przy pile parowej w Hard.

Groble dla parowców przeznaczone są wyłącznie dla ruchu osobowego, można więc na tych groblach zabierać na pokład i wysadzać na ląd tylko podróżnych i ich pakunki podróżne. Regularnie krążącym parowcom, przybywającym do Hard i Lochau, nie wolno zatem wyładowywać przewożonych towarów na powyższych groblach.

Dla lądowania i wyładowywania towarów, uwolnionych bezwarunkowo od cła, przeznaczona jest grobla dla statków żaglowych w Hard i dawny port w Lochau.

Służba celna i skarbowia.

§ 38. Podróżnych, przybywających do Hard i Lochau przez jezioro bodeńskie, którzy nie wiozą żadnych towarów, przeznaczonych do handlu, i mają tylko z sobą pakunki podróżne, należy zawsze w dzień i w nocy odprawiać niezwłocznie. Przed przybyciem statków osobowych do Hard i Lochau należy podróżnym oznajmić w odpowiedni sposób, że w Hard względnie w Lochau odbędzie się rewizja celna.

Podróżni winni bezpośrednio z okrętu udać się do lokalu, przeznaczonego na rewizję celną, wziąć z sobą swoje pakunki, dać się zrewidować i pozwolić na rewizję celną pakunków podróżnych.

Jeżeli władza celna z jakiegokolwiek powodu zatrzyma pakunki w hali rewizyjnej, należy o tem, o ile możliwości, jak najprędzej, donieść pisemnie c. k. Inspeckeyi żeglugi w Bregencji.

W przystani w Fussach może się odbywać ruch tylko od wschodu aż do zachodu słońca i mogą wysiądać tam tylko osoby, nie wiożące z sobą żadnych przedmiotów, podlegających cła. Ładować i wyładowywać wolno tylko takie towary, które są bezwarunkowo uwolnione od cła. Nie wolno wynosić pakunków podróżnych ze statków na ląd.

Postanowienia końcowe.

§ 39. Zresztą należy postanowienia porządku portowego c. k. portu jeziora bodeńskiego w Bregencji stosować analogicznie do utrzymywania wolnej dla ruchu przestrzeni wodnej w obszarach portów Hard, Lochau i Fussach, do zarządzeń,

w razie stwierdzenia uszkodzenia lub zanieczyzny urządzeń portowych, co do zachowania się w wypadkach nadzwyczajnych, co do ruchu statków, kar i postępowania karnego, oraz co do służby celnej i skarbowej.

Artykuł II.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia.

Zaleski wlr.

Heinold wlr.

Roessler wlr.

Forster wlr.

173.

Ustawa z dnia 7. sierpnia 1912,
dotycząca używania częściowych zapisów dlułu (krajowych kolejowych zapisów dlułu) zaciągnąć się mającej przez kraj Śląsk krajowej pożyczki kolejowej II. emisyi w kwocie 939.000 K do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, pupilarnych i tym podobnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

§ 1.

Częściowych zapisów dlułu (krajowych kolejowych zapisów dlułu) krajowej pożyczki kolejowej II. emisyi w kwocie imiennej 939.000 K, zaciągnąć się mającej przez kraj Śląsk na podstawie uchwały sejmowej z dnia 8. listopada 1910, zatwierzonej Najwyższem Postanowieniem z dnia 12. maja 1911, można używać do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, zakładów, stojących pod publicznym nadzorem, urzędu pocztowych kas oszczędności, tużdzież pieniędzy pupilarnych, fideikomisowych i depozytowych, a po kursie giełdowym, jednak nie powyżej wartości imiennej, także jako kaucyi służbowych i handlowych.

§ 2.

Wykonanie niniejszej ustawy, która nabiera mocy obowiązującej z dniem jej ogłoszenia, poruczam Moim Ministrom spraw wewnętrznych, sprawiedliwości i skarbu.

Bad Ischl, dnia 7. sierpnia 1912.

Franciszek Józef wlr.

Stürgkh wlr.

Hochenburger wlr.

Zaleski wlr.

Heinold wlr.

174.

Ustawa z dnia 7. sierpnia 1912,

dotycząca używania częściowych zapisów dlułu czwartej pożyczki funduszu melioracyjnego królestwa Dalmacyi w kwocie 1,500.000 K do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, pupilarnych i tym podobnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

§ 1.

Częściowych zapisów dlułu czwartej pożyczki funduszu melioracyjnego królestwa Dalmacyi w imiennej kwocie 1,500.000 K, zaciągnąć się mającej przez Wydział krajowy królestwa Dalmacyi na podstawie ustawy krajowej z dnia 12. czerwca 1911, Dz. u. kr. Nr. 27, można używać do korzystnego umieszczenia kapitałów fundacyjnych, zakładów, stojących pod publicznym nadzorem, urzędu pocztowych kas oszczędności, tużdzież pieniędzy pupilarnych, fideikomisowych i depozytowych, a po kursie giełdowym, jednak nie powyżej wartości imiennej, także jako kaucyi służbowych i handlowych.

§ 2.

Wykonanie niniejszej ustawy, która nabiera mocy obowiązującej z dniem jej ogłoszenia, poruczam Moim Ministrom spraw wewnętrznych, sprawiedliwości i skarbu.

Bad Ischl, dnia 7. sierpnia 1912.

Franciszek Józef wlr.

Stürgkh wlr.

Hochenburger wlr.

Zaleski wlr.

Heinold wlr.

175.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 19. sierpnia 1912,

dotyczące zmiany, względnie uzupełnienia niektórych postanowień objaśnień do taryfy celnej.

Następujące postanowienia objaśnień do taryfy celnej, wydanych obwieszczeniem z dnia 13. czerwca 1906, Dz. u. p. Nr. 115, na zasadzie artykułu V.

ustawy o taryfie celnej z dnia 13. lutego 1906, Dz. u. p. Nr. 20, uzupełnia się, względnie zmienia się w sposób następujący:

Na końcu uwag do Nr. T. 22. należy zamieścić następujące nowe postanowienia:

10. (Por. postanowienia rozporządzenia ministerialnego z dnia 25. czerwca 1912, Dz. u. p. Nr. 121, Dz. rozp. Nr. 100.)

a) Odbiorcy zagranicznych wyrobów tytoniowych winni złożyć przy ekspedycji celnej pisemne oświadczenie, czy odnośną przesyłkę zamówili sami wprost u firmy zagranicznej, czy też skorzystali przy zamówieniu z usług pośrednika.

W pierwszym wypadku winna strona przedłożyć uświadczenie o wysyłce wyrobów tytoniowych, nadesłane jej przez firmę zagraniczną, a w drugim wypadku podać imię i nazwisko, oraz miejsce zamieszkania pośrednika i liczbę jego licencyi. Bez tego uświadczenia, względnie wyraźnego oświadczenia nie może nastąpić ekspedycja celna ani zezwolenie władz monopolowej na dowóz.

Przy ekspedycji należy zwrócić wyraźnie uwagę strony samej albo za pośrednictwem pełnomocnika, jeżeli strona nie stanęła osobiście, iż w razie podania nieprawdziwych szczegółów w powyższych oświadczeniach i dokumentach grozi jej, pomijając ewentualne następstwa skarbowo-karne, odmówienie na przyszłość zezwolenia na dowóz zagranicznych wyrobów tytoniowych.

b) Zawodowe pośredniczenie w sprowadzaniu tytoniu i wyrobów tytoniowych z zagranicy, dozwolone jest tylko na podstawie licencyi, wydanej przez właściwą ze względu na miejsce zamieszkania ubiegającego się dyrekcyę okręgu skarbowego (Inspektorat skarbowy, względnie Dyrekcyę skarbową w Lublanie), która to licencja upoważnia jej posiadacza, względnie jego zastępcę lub pełnomocnika także do ocenia i to albo osobiście lub za pośrednictwem personelu pomocniczego.

c) Sprowadzanie zagranicznych wyrobów tytoniowych do własnego użytku licencyonowanego pośrednika, dozwolone jest tylko za zezwoleniem Ministerstwa skarbu; właściwa dyrekcyja okręgu skarbowego (Inspektorat skarbowy lub Dyrekcyja skarbową w Lublanie) ma jednak prawo zezwolić licencyonowanemu pośrednikowi na sprowadzenie zagranicznych wyrobów tytoniowych dla jego kolekcji, wzorów i prób palenia oraz winna o każdym takim zezwoleniu zawiadomić właściwy dla dowozu urząd celny, który wymieni strona.

d) Jeżeli urząd celny spostrzeże, że licencyonowany pośrednik tytoniu trudni się zawodowo dowozem i oceniem innych zagranicznych towarów jak wyroby tytoniowe, winien o tem donieść właściwej dyrekcyi okręgu skarbowego (Inspektoratowi skarbowemu lub Dyrekcyi skarbowej w Lublanie).

e) Urząd celny, załatwiający ekspedycję, winien zbadać, czy pośrednik, wymieniony w oświadczeniu strony, posiada rzeczywiście licencyę, czy nie. W tym celu będzie się zawsze ogłaszało w Dzienniku rozporządzeń Ministerstwa skarbu imiona i nazwiska oraz miejsce zamieszkania licencyonowanych pośredników, liczby ich licencyi i zachodzące pod tym względem zmiany. W razie wątpliwości lub stwierdzenia, iż wymieniony pośrednik nie posiada licencyi, ma urząd celny odmówić zezwolenia na dowóz i wydać stosowne zarządzenia celem wdrożenia postępowania przeciw nieuprawnionemu pośrednikowi, a ewentualnie także i stronie.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w dniu 1. września 1912.

Zaleski wlr.

Roessler wlr.

176.

Dokument koncesyjny z dnia 19. sierpnia 1912

na kolej lokalną z Placu targowego w Ebeisbergu do Św. Floryana.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami panom Józefowi Sailerowi, przełożonemu klasztoru Św. Floryana, Dr. Franciszkowi Dinghoferowi, burmistrzowi stolicy kraju Lincu, Juliuszowi Wimmerowi, prezesowi powszechnej Kasy oszczędności i Zakładu pożyczkowego w Lincu, Dr. Karolowi Beurle, prezesowi Spółki tramwajowej i urządzeń elektrycznych Linc-Urfahr, Andrzejowi Malzerowi, dyrektorowi Kasy oszczędności Św. Floryana, Franciszkowi Edlingerowi, dyrektorowi Banku Górnego Austrii i Solnogrodu w Lincu, żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu wązkotorowej kolei lokalnej z Placu targowego w Ebeisbergu do Św. Floryana, a to w myśl postanowień o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanemi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyjaryusze z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyjaryusze mają obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei najpóźniej w przekągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć mają koncesyjaryusze na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesyjaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyznaje się koncesyjaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałby c. k. Rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesyjaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przeszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu

na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdoraznie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjaryusze są obowiązani przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, oraz do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyjaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjaryuszy mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesyjaryusze są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej i tym podobnych) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonarzom powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjątki w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go przez pozostały okres koncesyjny na rachunek koncesyonarzów.

W takim przypadku winni koncesyonarzowie zwracać c. k. Rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncesyonarzami.

§ 8.

Koncesyonarze są obowiązani postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonarzy na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonarzów przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonarze lub przedsiębiorstwo w ich miejsce wступujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyonarzy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonarzy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej oraz wszelkie zmiany jego podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych.

§ 9.

Nadaje się koncesyonarzom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem c. k. Rządu i pod

warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonarzów.

Koncesyonarzom nadaje się prawo wydania akcyi pierwszeństwa, mających pod względem oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcyjami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. Rząd.

Dywidenta, należąca się akcyjom pierwszeństwa, zanim dla akcyi zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wymierzona powyżej czterech i pół od sta, przyczem jednak nie wolno uskuteczniać dopłaty z dochodów lat późniejszych.

Statut spółki oraz formularze wydać się mających akcyi podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakotę imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, wraz z nabyciem parku wozowego oraz uposażeniem rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, oraz straty na kursie, poniesionej rzeczywiście przy uzyskaniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, wówczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

§ 10.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczaniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, pocztem obliczy się średni dochód czysty pozostały lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałości okresu wolności od podatku rentę wykupną, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznaczy się zarazem rentę wykupną w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci go z dochodów. Do pozostały reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby natomiast wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przecietych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyjuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez

c. k. Rząd po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyjusz do spłacenia z własnych funduszy pożyczek, zaciągniętych celem zapewnienia pieniędzy na koncesyjowaną kolej, w kwocie, wiszącej jeszcze jako nieumorzona w chwili wykupna według zatwierzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego oraz w danym razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przecietynego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszom w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępu 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dlułu państwa. Obligacje dlułu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dlułu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowanie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod 1. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyjowanej niniejszym kolej, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającimi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, trudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjusz i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie zaczyna się;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejście mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a która ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolej na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadając sama samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolejki aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyjusze są obowiązani oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

§ 11.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładowi nowych kolei, wypowiadzaną w § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 15.

§ 12.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyjowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyjuszy, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 13.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolej (§ 10.) zatrzymują koncesyjusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniezione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 14.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolej i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i surowiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądu w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego funkcjonariusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjnego, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawując zarząd spółki, jakotęż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Koncesyjne obowiązani są płacić Skarbowi państwa za określony tu nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem ze względu na połączone

z nim czynności roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

§ 15.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo po przedzięgo ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesji za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazne.

Forster wkr.